

08.00.01

О.И. Северьянов к.э.н.

Казанский «Приволжский» федеральный университет,  
г. Казань, Oleg.Severyanov@kpfu.ru

## РАССТОЯНИЕ И ТРАНСПОРТ КАК УСЛОВИЯ СТАНОВЛЕНИЯ МОНОПОЛИИ (ИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ)

В статье рассматривается роль расстояния (протяженности пространства) как одного из условий становления монопольного положения хозяйствующих субъектов. Политика дорожного строительства и эксплуатация путей сообщений (водных, сухопутных), развитие средств транспорта и транспортных технологий становятся главными условиями развития национальной промышленности и сельского хозяйства. Показана их роль в развитии системы рыночного регулирования хозяйственной деятельностью, таких как активизация торговли, проведение ярмарок, устройство рынков. Отражено влияние развитости системы путей сообщения на снижение общих издержек производства.

Ключевые слова: монополия, монополия, хозяйственное пространство, протяженность пространства, дорожная инфраструктура, железные и шоссейные дороги.

Расстояние (или территориальная протяженность) является одной из причин появления субъекта монополии. Его существование и по сей день может обуславливаться отставанием в развитии средств транспорта и технологий транспортировки, дорожной инфраструктуры, а также исторически сложившейся структуре транспортной коммуникации страны (доля железнодорожных, авиа- и автомобильных перевозок).

Тем более, это справедливо и для прошлого времени. Например, средние расстояния между городами, по данным на середину XIX века, составляли: во Франции – 14 км, в Пруссии, Польше, Англии – 17 км, в Австро-Венгрии – 27 км, в Европейской России – 86 км, в Сибири – 507 км, при этом в Якутии – 887 км. [12] Высокая протяженность это, как правило, ничем не возмещаемые потери времени как экономического ресурса. Именно они, в совокупности, могут определять объемы монопольного производства и потребления. К таким потерям приводило несовершенство технических возможностей для транспортировки товара, было показано на парижской Всемирной выставке в 1889 году. Здесь выставили картограмму, иллюстрировавшую развитие скоростей за предыдущие до нее двести лет. “Курьерский поезд проходит расстояние от Парижа до Калэ (295 км.) за три с четвертью часа. В 1692 г. повозка за это же время преодолевала 5 км.; в 1786 г. дилижанс – 12 км.; в 1834 г. почтовая карета – 32 км.; в 1867 г. поезд – 193 км. Одно и то же расстояние преодолевали: в XVII веке за 7 дней, в XVIII в. – за 3 дня, а в середине XIX в. – за 5 часов.” [17] Но есть и примеры другого рода. Часто транспортные издержки могут быть не пропорциональны расстоянию, на которое необходимо переместить тот или иной товар (морские и сухопутные перевозки в расчете на тонну-километр). Следует принимать во внимание топографические условия, климатические пояса и доступ к энергоносителям. Например, в современной России экспорт ограничен из-за сложной логистической схемы: большинство месторождений удалено от морских портов, а цена на нефть формируется за пределами нашей страны. Если себестоимость добычи нефти на Ближнем Востоке составляет 2-6 долларов за 1 баррель и месторождения расположены вблизи океанских портов, то в России себестоимость добычи нефти составляет 14-15 долларов за 1 баррель. Экспортные поставки производятся по нефтепроводам и малотоннажными судами, железнодорожным транспортом. Средняя дальность доставки сырья превышает 3 тысячи км. (для сравнения: из Ливии – 600 км, Норвегии – 1 тыс. км.). Главные конкуренты – Казахстан, Узбекистан,

Туркмения (страны Центрально-Азиатский регион) и Азербайджан. Маршрут в европейские страны через Турцию и Грузию в 1,5 раза короче, чем из Тюмени, и на 25-30% дешевле. [14]

### **История вопроса.**

Отыскание новых рынков и поддержание устойчивых хозяйственных связей может стать технически неисполнимым делом из-за отсутствия транспортной и дорожной инфраструктуры. Например, М.Вебер отмечал, что “античная культура была береговой культурой. Ни один значительный город не находился дальше однодневного пути от берега” [8]. Тем самым, прибрежные города были вовлечены в процессы производства, обмена и потребления интенсивнее, чем находящиеся в глубине континента.

В эпоху античности и период раннего средневековья именно освоение территории под хозяйственное пространство стимулировало масштаб его предпринимательского охвата, определяла активность функционирования монополии-субъекта, мощь ее властного присутствия в конкретном месте и общее хозяйственное предназначение. Для системы производства [мастерская ремесленника – рынок] считались характерными два способа сбыта продукции: 1) разносный торг или сбыт на рынке непосредственно самим производителем. В этом случае рынком сбыта являлся населенный пункт и его ближайшие окрестности; 2) реализация произведенного продукта торговым посредникам. Если расстояния незначительны и малы объемы производства и, как следствие, сбыта, то ограничивались первым способом. Но при увеличении объемов производства продукции, расширении масштабов реализации и роста территориальной удаленности рынка от места производства логичен второй способ, т.к. мелкий товаропроизводитель не имеет технической возможности доставлять лично свои товары на пространственно удаленный рынок. В этом случае возникала ситуация, когда сталкивались монопольные устремления ремесленника, с одной стороны, и купца – с другой. Сделка в условиях [монополия ремесленника – монополия купца] перестала быть равноценной для обеих сторон из-за факта асимметричности информации. Производитель не знает действительных показателей функционирования того рынка (а именно: уровень цен, емкость, объем спроса и предложения и т.д.), на котором данный купец предполагает реализовать его товар. Купец, обладая всей необходимой ему информацией, может выступить в этой ситуации как монопсонист, выжидая выгодные для себя условия покупки. Производитель же не может ждать, т.к. ему необходимы оборотные средства для продолжения хозяйственного кругооборота. Он вынужден в чем-то уступать, соглашаясь с той ценой продукта, которую назначает торговец. В то же время могут иметь место потенциальные ограничения для монопсонического поведения и самого купца. Производитель, затратив определенное время и усилия на поиск информации, может выйти на другого купца-посредника. Во-вторых, самому купцу крайне невыгодно ставить хозяйства мелкого и среднего товаропроизводителей чрезмерно условиями, в противном случае он сам, своими руками, подрывает основы собственного благополучия. Но не сразу устанавливается право сбыта промышленных изделий скупщиками-купцами. Европейские цехи долго придерживались правила, что только лицо, входившее в состав цеха, имеет право реализовывать его товары. Например, статуты боярских городов Визмара и Данцига (XIV – XV в.в.) вообще запрещали сбывать товары через руки посредников.

Наибольшее значение для роста объемов торговли имели изменения в деле транспортировки товаров. Во Франции XVII века посредством строительства каналов соединялись бассейны рек. Общая протяженность искусственных водных сооружений выросла со 156 километров в 1600 году до 1004 километров в 1800 году. За столетие с 1687 года по 1787 искусственная водная сеть в Пруссии расширилась в 2,5 раза, достигнув 1271,60 км. В Англии во второй половине XVII века была построена сеть дорог, ведущих в Лондон. Свой вклад в дело оживления торговли внесла и почта, которая перевозила не только людей и письма, но и товары [16]. Рост масштабов товарооборота заставил торговцев обратиться к услугам ремесленников, не входящих в цеховой круг. Конкуренция в сфере реализации

проду  
товара  
проду  
Раз  
котор  
колич  
право  
окуж  
город  
незап  
торго  
жител  
окрес  
парла  
и эти  
Рос  
комме  
ногу  
город  
людя  
преде  
проду  
налич  
средн  
негат  
плохо  
Гобсо  
моно  
Тем  
права  
котор  
дейст

До  
аполо  
замор  
т.к. о  
прави  
очере  
движе  
Одн  
протя  
развит  
являю  
Полит  
отвод  
(акти  
сообл  
(Напр  
XVIII  
прост

продукции между ремесленниками, самостоятельно занимающимися продвижением своего товара на рынок, и собственно торговцами позволила расширить ассортиментный ряд продукции и создала условия для снижения товарных цен.

Размер и масштабы экономики города определяются численностью его населения, которое посредством цеховых и торговых монополий пыталось соответствовать наличному количеству ресурсов. В городах, где цеха добились властных полномочий, действовало право заповедной мили, которое налагало запрет на организацию в сельской местности, окружающей город, конкурирующих производств. Например, в 1527 году в парламент города Бридпорт была подана петиция, где говорилось о том, что “означенный город с незапамятных пор занимается производством канатов и веревок для судов военного и торгового флотов и что это занятие составляет главную доходную статью большинства его жителей. В последнее время, однако, появились злоумышленники, которые утвердились в окрестностях города и начали заниматься тем же ремеслом. Поэтому Бридпорт просит парламент запретить в радиусе 5 миль от города продажу пеньки всем лицам, кроме горожан и этим дать возможность удержать за собой старый источник их благосостояния” [22].

Рост объема спроса города на сельскохозяйственную продукцию придавал земледелию коммерческий характер. Продовольственная политика средневекового города шла нога в ногу с ремесленным производством, торговлей и городской дипломатией. Так, регламент городского совета Страсбурга XV века по выпечке хлеба запрещал продавать хлеб чужим людям, не имевшим в городе ни дома, ни имущества ранее 10 часов утра, а также за пределами города. Причем приемы и методы обеспечения города сельскохозяйственными продуктами различались в зависимости от географических факторов. Они зависели от наличия в округе плодородных земель, вида культивируемой сельхозпродукции, а также среднего расстояния между городами и состояния дорог, которые часто играли роль негативного фактора, т.к. увеличивали время и издержки транспортировки. Например, плохое состояние зимних дорог препятствовало торговле в окрестностях Лондона. Дж. Гобсон отмечал, что “невозможность доставлять скот в Лондон позднее октября часто вела к монополии на снабжение Лондона в течение зимы и к высоким ценам”. [6]

Тем самым, расстояние начинает рассматриваться как фактор появления и поддержания права монополии. Особая речь идет о средневековых ярмарках, на время прохождения которых объявлялись мир и торговая монополия. Например, во время ярмарок в Лейпциге действовала монополия на торговлю в радиусе 15 миль от города.

### Развитие путей сообщения.

Доктрина меркантилизма, получившая свое яркое выражение во взглядах таких его апологетов, как Т.Ман, Д.Чайлд, Ж.Боден, А. де Монкретьен, считает, что внешняя (или заморская) торговля и судоходство являются двумя наиболее производительными отраслями, т.к. они в наибольшей степени способны увеличивать запасы золота в стране. Деятельность правительства выступала важным фактором роста национального богатства, и в первую очередь благодаря монопольному контролю, над экспортно – импортными товаропотоками, движением золота, а также над внутренним производством и торговлей.

Одним из качественных показателей уровня развития национальной экономики служит протяженность и плотность шоссейных и железных дорог, водных коммуникаций и развитость дорожной инфраструктуры. Помимо своего общегосударственного значения, они являются одним из главных условий развития промышленности и сельского хозяйства. Политика дорожного строительства и эксплуатация путей сообщений (водных, сухопутных) отводит им важную роль в системе рыночного регулирования хозяйственной деятельностью (активизация торговли, проведение ярмарок, устройство рынков). Развитость системы путей сообщения оказывает влияние на снижение общих издержек производства и времени. (Например, Инструкция 1738 года определила приоритеты дорожной политики Франции XVIII века, обозначив категории путей сообщения, от самых крупных, 19 метров ширины, до простых проселочных дорог. Тем самым монархия достигла значительных успехов в

планировании и строительстве дорожной сети. К 1789 году было построено 15.000 километров хороших дорог [13].

Пропускная способность дорог, уровень развития транспортной инфраструктуры и логистики вносит свою лепту в становление и реализацию антимонопольной политики. Стратегия развития транспорта должна учитывать принцип разделения строительства путей сообщения от их эксплуатации. Транспорт никоим образом не должен стать объектом монополии и средством обогащения за счет производства и потребления благ. Для снижения совокупных транспортных издержек и для развития торговли, необходимо построение комплексной транспортной системы, включающую сеть шоссе, железных дорог и водных артерий. Отдельные ведомства могут заниматься эксплуатацией железных дорог, водных путей, портов, каналов и т.д., другие – осуществлять административный надзор и контроль над их эксплуатацией, но само строительство не должно быть разбросано по отдельным министерствам. Данный принцип был признан западноевропейскими государствами еще в конце XIX века. В России даже в начале XX века существовала практика, при которой главные российские реки находились в заведовании различных ведомств: устье рек с выходом в море – в министерстве промышленности и торговли, верхняя часть – полная неизвестность, остальная – в министерстве путей сообщения. Как результат – распыление ресурсов, растрата государственных средств, коррупция, отсутствие координации и нестыковка в деятельности различных ведомств. В сочетании с отсутствием, по понятным причинам, общих технических норм, типовых проектов и стандартов ведомственная неразбериха приводила не только к снижению эффективности функционирования транспорта, а в целом и всего государственного хозяйства, но и, более того, к снижению уровня национальной безопасности. Следование в русле своих монопольных интересов со стороны отдельных министерств и ведомств имело место в европейской, а много позже, и в российской практике. Известны примеры, когда железные дороги строились с таким расчетом, чтобы задержать или вовсе парализовать речное судоходство. *(Например, один из железнодорожных мостов через реку Кубань был возведен таким образом, что при высокой воде речные суда были лишены возможности прохода под мостом, и край, богатый хлебом, оказывался отрезанным от торговли его излишками на побережье Черного моря.)*

Использование паровой и электрической энергии в промышленном производстве и, особенно, на транспорте становится причиной глубоких структурных преобразований в экономике страны. Естественно происходят изменения в политических и социальных институтах общества. Концентрация и локализация производства логически завершается появлением трестов и синдикатов, монополизированных целые отрасли промышленности. Новые формы экономической жизни нанесли удар по принципам свободной конкуренции и положили начало новым формам эксплуатации. С одной стороны под их давление попали доходы потребителей, с другой – рабочая сила, которая стала испытывать на себе “чудеса” регулирования производства и заработной платы.

**Железные дороги.** Железнодорожное строительство – это вопрос сохранения территориальной целостности страны.

Следует подчеркнуть социально-экономическое значение железных дорог, которые нередко были вообще первыми дорогами в деле освоения новых территорий, определявшими направления для товаро- и пассажиропотоков. Данное первенство позволяло контролировать ритм и динамику хозяйственной жизни тех территорий, где они проходили. Еще Дж.С.Милль в своей работе “Принципы политической экономии” (1848 г.) объявил железные дороги *естественной монополией* [11]. Каждая из железных дорог имела определенные виды на потенциальный доход и, согласно этому, выстраивала алгоритм организации своей монополии. Например, во Франции за период с 1855 по 1875 годы вся железнодорожная сеть перешла под контроль шести компаний, которые поглотили прежние более чем пятьдесят [21]. В Англии на 1875 год имеет место десять больших и двадцать меньших

железн  
должен  
компан  
занять  
способ  
(акцион  
Тем са  
террито  
действи  
в Вели  
находи  
железн  
миллиа  
году же  
Теор  
результ  
особенн  
контрол  
интерес  
правите  
Англии  
академи  
организа  
ассоциа  
Генри А  
добрать  
консоли  
грузотр  
**Англи**  
промыш  
произво  
строител  
проклад  
1825 го  
двигател  
их возве  
шоссейн  
дорога м  
соединя  
местное  
призыво  
следующ  
локомот  
будет бо  
значение  
дорожны  
будут раз  
**Желани**  
железнодоро  
железнодоро  
Ожидаема  
одна ком

пароходные линии с целью не пользования ими, а для их последующего закрытия. Устранение конкурентов позволяло перевозить пассажиров по своей дороге, причем, устанавливая свои произвольные тарифы. Менее значительные компании были вынуждены объединяться в одну, с тем, чтобы снижать издержки и устранить конкуренцию к обоюдной выгоде для всех. Все это привело к тому, что к 1844 году железные дороги стали считать монополиями. В конце 50-х г.г. XIX века положение усугубило строительство железных дорог подрядчиками. Не получая заказов на строительство, но имея все необходимое для его проведения (рабочую силу, машины и оборудование), они строят железные дороги за свой счет и эксплуатируют до тех пор, пока кто-нибудь их не выкупит.

**Россия.** Сооружение первой железной дороги в России было предоставлено частной компании указом от 15 апреля 1836 года. 21 марта того же года утверждается “Положение об учреждении общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села, с продолжением до Павловска”. Статья 1 данного Положения предоставляла компании исключительное право на постройку дороги, а по истечении следующих десяти лет она становится собственностью компании на неопределенное время. Кроме того, статья XI Положения предоставляла учредителям компании и будущим директорам право “установления платы за проезд и провоз по железной дороге” – “без всяких ограничений” [4].

В течение 1838 – 1848 г.г. была построена Варшавско – Венская железная дорога, 1842 – 1851 г.г. введена в строй Николаевская железная дорога. В феврале 1851 года за счет государственного бюджета началось строительство дороги С.-Петербург – Варшава. Но работы были приостановлены в связи с Крымской войной, инициировавшей привлечение частных инвестиций к строительству железных дорог. Указом от 28 января 1857 года образуется Главное общество российских железных дорог, которому предоставлено преимущественное право их строительства. В период с 1856 по 1863 гг. строительство и эксплуатация железных дорог осуществлялось исключительно частным капиталом. В этот период были утверждены концессии и уставы семи железных дорог: Петергофской, Волго-Донской, Московско-Рязанской, Московско-Ярославской, Риго-Динабургской, Варшавско-Бромбергской, Динабург-Витебской железных дорог.[5] В России 1868 год был назван “железнодорожным годом”. Такой характеристике поспособствовал целый ряд факторов: постоянный рост доходности российских дорог, расширение железнодорожной сети и т.д. Более того, рассматривалась возможность предоставления реальной монополии компаниям в отдельно взятых административно-территориальных единицах, но с обязательным условием строительства дополнительных железнодорожных веток, которые по разным причинам являлись малопривлекательными с точки зрения организации и ведения бизнес-деятельности (данная практика впервые была осуществлена во Франции). По сути, данная практика отражала принцип протекционизма или введение монополии для развития.

Развитие железных дорог привело к соглашению, а затем к слиянию железнодорожных компаний, далее к образованию монополий, которые господствовали над производителями и потребителями. Их господство распространялось постепенно над общественными отношениями, над государством и политической жизнью.[1] Чупров А. в своей книге “Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношение к интересам страны” (1875), из разнообразных форм проявления железнодорожной монополии, останавливается на одной – непрерывное и ничем не ограниченное возрастание прибылей. Он указывал на два способа ограничения монополии железных дорог: 1) установление тарифов за провоз в соответствии издержкам производства; 2) выкуп железных дорог государством, с выплатой компаниям капитала, затраченного на строительство железных дорог.

К 1 января 1876 года российская железнодорожная сеть имела протяжение в 17.749 верст, из которых лишь 63 версты принадлежали казне и ею эксплуатировались; остальные 17.686 версты эксплуатировались 42 частными обществами, протяженность сетей которых колебалась от 2.221 версты (Главное общество российских железных дорог) до 6 верст (Сестрорецкая ж.д.). Среднее протяжение дороги, принадлежащей одному обществу,

составляло 421 версту. С 1880 года строительство и эксплуатация железных дорог окончательно переходит под контроль государства. Например, когда в 1892 году приступили к строительству Транссибирской железной дороги, министр финансов России С.Ю.Витте подчеркивал, что она даст могучий толчок экономическому развитию азиатской части страны, оживит различные отрасли производительной деятельности, окажет услуги как внутренней, так и международной торговле. Спустя тридцать лет, на 1 января 1907 года российская железнодорожная сеть имела протяженность в 58.625 верст, из коих 40.434 версты эксплуатировались казной и лишь 18.191 версты находились в эксплуатации 10 частных обществ, причем средняя длина их сетей равнялась 1.819 верст [20].

По мнению Георгиевского П.Г., концентрация и централизация управления железными дорогами не должна сосредотачиваться в частных руках. Во-первых, монополия и тот доход, который реально возможен благодаря ей, могут быть оправданы только общественными интересами, и, во-вторых, частная монополия на железные дороги потенциально опасна для государства тем, что она может вырасти в огромную силу, грозящую подчинить себе само государство, обратить государственную власть на службу своим интересам и постепенно набрать весомый политический вес [7].

Следует отметить, что разветвленность различных типов дорог, текущее состояние их инфраструктуры могут стать решающим условием монопольного положения и/или поведения отдельных хозяйствующих субъектов. Например, та же сибирская железная дорога отбила значительную часть пассажиров (переселенцев из европейской России) и грузоперевозок (хлеба, угля, рыбы, чая и др.) у сибирских пароходств. Одна из причин – ограниченные сроки речной навигации и высокий банковский процент. Например, статистические данные о пассажиропотоке конца XIX века по сибирской железной дороге выглядят следующим образом [19]

Годы	Количество пассажиров (тыс. чел.)
1895	104,205
1896	417,000
1897	552,202
1898	860,662
1899	919,802
1900	912,326

Перевозки хлебных грузов по сибирской железной дороге выражались следующими цифрами: в 1897 году перевезено 14.969,444 пуда, в 1898 г. – 20.277,526 пудов, в 1899 г. – 19.700,135 и в 1900 г. – 17.575,000 пуд. [18] Снижение объяснялось наличием огромных запасов хлеба, скопившегося на станциях, что вызвало сокращение его подвоза, а также повышением цен на хлеб в самой Сибири из-за неурожая во многих регионах России в 1898 году.

“Торгово-промышленная газета” в номере от 29 января (11 февраля) 1909 года рассматривала роль государства в железнодорожном хозяйстве в различных странах. Газета приводила сведения из исследования британского министерства торговли о формах эксплуатации и доходности казенных железных дорог в иностранных государствах (всего в 43-х странах). Все эти государства были разделены на четыре группы. К **первой группе** отнесены те страны, в которых все железные дороги или часть их составляли полную собственность государства и эксплуатировались им же: Индия, Канада, Австро-Венгрия, Бельгия, Бразилия, Болгария, Чили, Куба, Дания, Франция, Германия, Италия, Япония, Норвегия, Португалия, Румыния, Сербия, **Россия**, Швеция, Швейцария, Турция. **Вторая группа** охватывает такие страны, в которых эксплуатация дорог была передана в руки частных обществ: Голландия, Бразилия, Болгария, Никарагуа. В **третью группу** входили те государства, которые оказывали финансовую поддержку частным железным дорогам, либо в форме субсидирования постройки, либо в форме гарантии по облигациям: Дания, Франция, Греция, **Россия**, Люксембург и Испания, где концессии выдавались на определенное количество лет, по истечении которых железные дороги переходили в собственность

государства. К **четвертой группе** были отнесены те страны, в которых железные дороги были построены государством, но затем переданы в собственность частным обществам. Единственный пример – Гватемала.

Кроме того, в России, в силу ее географических условий, имела место иная очередность в строительстве железных и шоссейных дорог. Если в Западной Европе железные дороги дополняли шоссейные, то в России, еще с конца XIX века было признано целесообразным отдать пальму первенства строительству железных дорог. Причинами этому послужили огромная протяженность территории страны, малая плотность населения и незначительное число крупных городов на тот период, и, как следствие, крайняя разобщенность между производителями и потребителями продукции.

### **Список литературы**

1. *Бунге И.Х.* Монополия железнодорожного царства и ее ограничение. // Вестник Европы – 1876. – март. – с.316
2. Вестник финансов, промышленности и торговли, 1904, №20, 16(29) мая, с.294
3. *Георгиевский П.Г.* Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. – СПб., Типография Ю.Н.Эрлих, 1893, с.31. (96с.)
4. *Георгиевский П.И.* Исторический очерк развития путей сообщения, с.69-70
5. *Георгиевский П.И.* Исторический очерк развития путей сообщения, с.74
6. *Гобсон Д.А.* Развитие современного капитализма. Машинное производство. М.; Л.: Госизд-во, 1926. С.49
7. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. – СПб., Типография Ю.Н.Эрлих, 1893, с.95
8. История хозяйства. Биржа и ее значение / Пер. с нем.; Под ред. И.Гревса. – М.: «Гиперборей», «Кучково поле», 2007, 432с. (с.134.)
9. *Маурис Г.* О свободе в политической экономии или теория социальной реформы. Пер. с нем. – Киев, Типография Императорского Университета Св. Владимира, 1875. – с.344-345 (405с.)
10. *Мижусев П.* Социальное значение железных дорог в Америке. // Научное обозрение. – 1900. - №4. – с.660. (с.658-671)
11. *Дж. С. Милль.* Основы политической экономии, М., Эксмо, с.969
12. *Миронов Б.Н.* Русский город в 1740-1860-е годы: демографическое, социальное и экономическое развитие. – М.: Наука, 1990, с.21-22
13. *Мишо К.* Полицейское управление во Франции при Старом режиме. // Неприкосновенный запас. – 2005. - №4(42)
14. Независимая газета, 2012, 17 января, №2, с.9-10
15. *Озеров И.* Некоторые из итогов экономического развития XIX века.// РЭО. – 1902. - №5. – с.63 (с.57-93)
16. Очерки из эконом. истории. Народное хозяйство. 1905. Кн.2. С.52
17. *Пилленко А.* Право изобретателя, с.43
18. “Сибирь под влиянием рельсового пути”. // Русское экономическое обозрение. – 1902. - №5. – с.12.) (с.1-26)
19. “Сибирь под влиянием рельсового пути.” // Русское экономическое обозрение. – 1902. - №4. – с.54.) (с.34-64)
20. “Торгово-промышленная газета” - 1909. – 20 февраля (5 марта). – №42. – с.1.
21. *Тэн, И.* Хроника. Монополия больших компаний. // Вестник Европы, 1870, январь, т.1, с.420. (с.418-421)
22. *Янжул И.И.* Английская свободная торговля: Исторический очерк развития идей свободной конкуренции и начал государственного вмешательства. Вып. 1. Период меркантильный. М., 1876. С.13 – 14

08.00.05

Воронежский  
кафедраСтатья по  
территории Р  
парка для разм

Ключевые с

Рынок инд  
формирования  
относительно  
различной на  
представлено  
европейской  
наиболее раз  
На конец 20  
сформировал  
также Татар  
в большей  
управляюще  
данном реги

Количеств  
из бюджет  
бизнес-инк  
экономичес  
парках, зна  
государств  
России кр  
квалифика  
паркам. За  
заводом с

Также  
на террит  
инострани  
организац

Если  
индустри  
индустри  
(n=30) ко  
компани  
Каждый  
имеет з  
таблице